

OpenEdition Books

Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales

Les ré-impressions

Le

Congo au temps des grandes com...

Chapitre I. Les origines du régim...

# Éditions de l'École



HOME

CATALOGUE

OF 11640  
BOOKS

PUBLISHERS

AUTHORS

OPENEDITION SE

# hautes études en sciences

# sociales

---

**Le Congo au temps des grandes compagnies concessionnaires 1898-1930. Tome 1** | Catherine Coquery-Vidrovitch

---

## Chapitre I. Les origines du régime concessionnaire en France et au Congo

p. 25-49

### Full text

- 1 L'exploitation économique du Congo français fut tardive et difficile. Malgré les espoirs soulevés dans les années 1880 par la découverte du bassin du Congo, rien n'était fait à la fin du siècle. C'est en 1899 que l'État se résolut finalement à partager la colonie – qui correspondait alors à peu près au territoire actuel des républiques gabonaise, congolaise et centrafricaine – entre 40 énormes concessions territoriales,

totalisant quelque 700 000 km<sup>2</sup> sur les 900 000 environ de l'ensemble. Échappaient seules au partage les zones entourant les deux centres principaux, Brazzaville au Congo et Libreville au Gabon, et les petites superficies réservées aux postes de l'intérieur. Les concessionnaires consentaient certains avantages fiscaux à l'État – redevance annuelle fixe et pourcentage de 15 % sur les bénéfices. En revanche, ils recevaient le monopole de l'exploitation du sol, en premier lieu de l'ivoire et du caoutchouc ; les exploitants libres se trouvaient pour la plupart exclus.

- 2 Il s'agissait, en fait, d'une véritable démission de l'État : renonçant à faire lui-même les investissements nécessaires, celui-ci espérait que l'initiative privée, sous l'aiguillon des bénéfices escomptés, mettrait d'elle-même le pays en valeur. La recherche des origines de cette politique en métropole suggère, outre la pression indéniable de certains milieux d'affaires spécialisés – mais dans l'ensemble encore médiocres –, la responsabilité majeure d'un gouvernement d'abord soucieux d'économiser à court terme ses deniers. Avec de telles bases, il était à prévoir que la solution choisie serait intrinsèquement mauvaise, et qu'elle aurait de fortes chances d'aboutir à l'échec.

## I. L'OPINION MÉTROPOLITAINE

- 3 En 1898, il est surprenant de constater avec quelle facilité le principe des grandes compagnies privilégiées, pourtant âprement discuté au Parlement depuis une dizaine d'années, fut adopté sans coup férir au Congo ; l'adhésion fut quasi générale ; et les causes de ce revirement révèlent déjà en partie les éléments impliqués par le choix économique du régime concessionnaire.
- 4 L'expansion coloniale était en France, depuis ses origines,

l'œuvre d'un groupe d'hommes convaincus et agissants, mais minoritaires ; l'opinion redoutait dans son ensemble le coût de la conquête, et les hommes d'affaires hésitaient à risquer des capitaux sur un terrain aussi peu assuré. Au Parlement la majorité, réticente, s'efforçait d'année en année de rogner sur le budget colonial.

5 Les deux groupes se référaient pourtant au même axiome fondamental : *Les colonies ne devaient rien coûter à la métropole.*

6 Les opposants récusaient l'aventure coloniale qu'ils jugeaient insolvable ; ses partisans soutenaient en revanche que le bien-fondé d'une colonie était précisément d'être pour la métropole une source de profit : « La principale utilité des colonies est le commerce des métropoles », proclamait le théoricien contemporain Paul Leroy-Beaulieu, dans son traité paru en 1874, dont la seconde édition seulement, en 1882, connut un succès retentissant<sup>1</sup>.

## 1. L'exemple du Congo de Léopold

7 En Afrique équatoriale, jusque vers 1895, la situation précaire, pour ne pas dire dramatique, du Congo de Léopold parut justifier l'attitude circonspecte de la majorité. D'ailleurs la Belgique, aussi incrédule que la France en matière coloniale, s'était gardée de donner au roi sa caution. Il était entendu que les deux États, Belgique et Congo, étaient « absolument distincts, absolument indépendants », et « n'avaient rien de commun entre eux, ni au point de vue militaire, ni au point de vue financier, ni au point de vue diplomatique »<sup>2</sup>.

8 Cette indifférence du pays avait permis à Léopold, seul responsable de son entreprise africaine, d'y gouverner en autocrate ; contraint d'innover pour éviter la faillite, il mit sur

pied, entre 1887 et 1892, un régime d'exploitation domaniale fondé sur le monopole dont la France devait s'inspirer quelques années plus tard dans la colonie voisine : dès 1891, il rompit avec les principes de liberté commerciale observés dans le bassin du Congo en réservant à l'État ou à quelques sociétés privilégiées l'exclusivité des récoltes d'ivoire et de caoutchouc. L'agent territorial, jouissant d'une grande autonomie, était chargé à la fois de l'administration et de la récolte des produits, et recevait un avancement et des primes proportionnels à l'importance des récoltes ; l'impôt en travail exigible des indigènes (sans limitation légale jusqu'en 1905) lui permettait notamment d'organiser à sa guise le travail forcé.

- 9 Cependant, à deux reprises, en 1890 et en 1895, l'État Indépendant frôla la catastrophe. Il fut renfloué de justesse par deux prêts massifs obtenus non sans peine de la Belgique : 25 millions<sup>3</sup> (soit environ 1 milliard de francs belges actuels) et 6 millions et demi. Certes, le traité du 9 janvier 1895 prévoyait la cession du Congo à la Belgique ; mais les réticences de l'opinion furent telles que celle-ci avait préféré payer que de se voir infliger ce coûteux et encombrant cadeau, que l'on connaissait encore si mal et dont l'on redoutait les « échéances redoutables et prochaines »<sup>4</sup>. Rien d'étonnant à ce que les observateurs français se fussent accordés à prédire l'échec inéluctable de l'entreprise léopoldienne ; tout au plus les hommes politiques attendaient-ils que l'État Indépendant tombât entre leurs mains comme un fruit mûr, en application du droit de préemption accordé à la France en 1885, lors de la Conférence de Berlin.

## 2. L'opinion

10 Les expansionnistes français avaient donc affaire à forte partie ; ils multiplièrent, à partir de 1890, les déclarations en faveur des grandes compagnies à monopole. Face aux colonisateurs de 1860, aux officiers de marine attachés au prestige national, ces hommes incarnaient une nouvelle génération, celle du début de la III<sup>e</sup> République ; ils ne cherchaient pas seulement une compensation à la perte de l'Alsace-Lorraine, mais aussi des champs nouveaux à exploiter par des méthodes autres : il faut à ce propos souligner l'importance, pour l'opinion publique française et internationale, des chocs psychologiques ressentis lors de l'ouverture du canal de Suez (1869) ou de celle du premier transcontinental Union-Corporation qui relia New York à San-Francisco (1872), ou bien encore à l'occasion de la découverte des mines d'Afrique australe entre 1867 (diamants) et 1885-1886 (or). Tout cela raviva les traditions héritées du Saint-Simonisme : dans des pays nouveaux réussir des œuvres nouvelles à l'aide de capitaux puissants que l'on projetait volontiers de rassembler grâce à des sociétés universelles<sup>5</sup>. Ces pionniers, quand ils voulurent agir en Afrique occidentale, trouvèrent devant eux des militaires en place et des administrateurs routiniers qui prétendaient les contrôler, les surveiller, les brimer d'autant plus aisément que, nouveaux-venus, ils n'avaient pas encore les moyens financiers de développer leur œuvre. Les premiers explorateurs, soutenus par le Ministère Jules Ferry, avaient dès les années 1880 ouvert le combat ; Brazza, en 1883 au Congo, fit tout ce qui était en son pouvoir pour éliminer les militaires au profit des civils<sup>6</sup>. Binger, en Côte d'Ivoire, expliquait que seul le capital privé était à même de développer des types modernes de colonisation<sup>7</sup> ; on vit alors naître en métropole l'idée que l'État était incapable

d'exploiter une colonie ; une doctrine de mise en valeur par le secteur privé se répandit largement dans les milieux spécialisés. Congrès coloniaux, journaux, revues et groupements divers (Comité de l'Afrique Française en 1890, Union Coloniale en 1894, Comité de Madagascar en 1897) se multiplièrent. La grande presse s'en mêla : Étienne entreprit une campagne énergique dans *Le Temps* ; Leroy-Beaulieu développa ses idées dans le *Journal des Débats*<sup>8</sup> : contre la tutelle abusive de l'État, qui paralysait toutes les entreprises par le poids de sa bureaucratie, il préconisait un système de grandes compagnies pour exploiter de façon rapide et profitable les régions récemment conquises. Des ouvrages colportèrent les mêmes idées : Sanderval proposa d'entreprendre sur ces bases un chemin de fer de la côte de Guinée au Niger<sup>9</sup> ; des ingénieurs, nouveaux technocrates, multiplièrent les projets de transsahariens puis de transsoudaniens<sup>10</sup>.

- 11 Les expansionnistes avaient depuis 1890 regroupé leurs forces au sein d'un groupe parlementaire efficace, bien que rassemblant les représentants de formations politiques diverses : le Parti Colonial ; ils eurent, pour le Congo, la chance de voir leurs vues partagées à la fois à Paris par des membres du Gouvernement (Eugène Étienne et Delcassé) et en Afrique par la direction locale de la colonie, assumée par Savorgnan de Brazza.
- 12 Dès 1891 Étienne, animateur du Groupe colonial et Sous-Secrétaire d'État aux Colonies, soulignait au Parlement les résultats « splendides » obtenus par des sociétés concessionnaires au Congo Belge (ce qui était alors parfaitement inexact) ; le 21 janvier, il proposait au Conseil Supérieur des Colonies de doter des compagnies à capitaux puissants de droits régaliens, tels qu'une délégation de police

et la possibilité de lever, à la place de l'État et avec son accord, des taxes sur les colons et sur les Africains<sup>11</sup>.

13 C'était vouloir s'inspirer, en même temps que du Congo léopoldien, à la fois des compagnies d'Ancien Régime et des compagnies à charte contemporaines : les premières suscitaient alors une abondante littérature<sup>12</sup> ; les secondes semblaient avoir fait leurs preuves dans l'empire britannique : notamment l'entreprise de Cecil Rhodes, ou la Royal Niger C°. La cause de l'adoption par la Grande-Bretagne, dans les années 1880, du système des compagnies à charte, répondait au même souci d'éviter un surcroît de dépenses à l'État, déjà accablé par les charges militaires et administratives exigées par la conquête : on confiait à des entreprises privées, contre des avantages substantiels, les investissements de capitaux nécessaires au développement économique des territoires coloniaux. La première de ces compagnies à charte rénovées fut constituée en 1881 dans le nord de Bornéo. En 1886 Goldie Taubman reçut le Niger, en 1887 Mac-Kinnon l'Afrique orientale, en 1889 Cecil Rhodes l'Afrique du Sud. Aucune de ces compagnies ne possédait un monopole de commerce – bien que la Niger C° en jouît pratiquement. Leurs privilèges portaient sur l'exploitation des terres ou des mines, la taxation des indigènes et le droit d'étendre leur contrôle sur les régions qui échappaient encore à la souveraineté des États européens. Elles faisaient figure de vastes entreprises politiques et patriotiques, soutenues par le gouvernement britannique parce qu'elles représentaient un instrument commode de transition entre les techniques coloniales traditionnelles et les formes nouvelles de l'impérialisme économique<sup>13</sup>.

14 Les compagnies britanniques obtinrent incontestablement des résultats appréciables : construction de routes et de voies



ferrées, progrès du commerce, mise en place de l'administration<sup>14</sup>. Mais elles s'avérèrent, en définitive, incapables d'assumer les investissements à long terme nécessités par l'ouverture et l'aménagement des vastes territoires placés sous leur contrôle et récusèrent notamment leur fardeau administratif.

- 15 C'est par imitation de l'Angleterre que Bismarck, à l'instigation du conseiller colonial de la Wilhelmstrass von Kusserv, avait pensé, grâce au même système, échapper aux responsabilités politiques et économiques impliquées par la conquête<sup>15</sup>. Mais les sociétés allemandes, dépourvues d'argent, de prestige et de support national, échouèrent très rapidement. Quatre compagnies privilégiées furent créées : la C<sup>ie</sup> de l'Est africain (Peters, 1887), la C<sup>ie</sup> de Nouvelle Guinée (1885), la C<sup>ie</sup> du Sud-Ouest Africain (Luderitz, 1885) et la C<sup>ie</sup> Jaluit (1887). Seules les deux premières furent dotées d'une charte à droits souverains. Mais elles furent trop faibles pour exercer une autorité gouvernementale réelle. Leur capital fut dilapidé par des équipes incompetentes et déconsidérées par la conduite sans scrupule et parfois scandaleuse de leur Gouverneur. Seules la Nouvelle Guinée et Jaluit survécurent aux années 1890<sup>16</sup>. Au moment où la France s'orientait vers une politique concessionnaire, on en était arrivé en Allemagne « à chercher quel parti pratique ont tiré ces compagnies des larges concessions qui leur ont été faites. Mais ce dont on ne peut plus douter aujourd'hui, c'est des abus que couvrent leur fondation et leur fonctionnement »<sup>17</sup>. Ce qui n'empêcha pas le Directeur des Colonies Von Buchka de tenter au Cameroun, à la fin du siècle, une expérience concessionnaire comparable à celle de la France, cette fois-ci à partir du modèle belge. En mars 1898, le Ministre proposait la création de deux sociétés : la Northwest Kamerun et la Süd

Kamerun, dotées chacune de 80 000 km<sup>2</sup> pour une durée de cinquante ans. La première s'appuyait sur le spéculateur Julius Scharlach qui s'associa à des capitalistes belges (capital deux millions de marks). A la suite de violentes critiques du Reichstag, en 1900-1905, et surtout de ses mauvaises affaires, elle se cantonna à quelques plantations et prit des participations dans les compagnies de chemin de fer. Elle était prospère à la veille de la première guerre mondiale. La seconde, en revanche (4 millions de marks, dont un dixième seulement versé à l'origine), presque constamment en déficit, se vit en 1910 retirer sa concession pour cause d'inexploitation<sup>18</sup>.

16 Ces sociétés médiocres, trop vastes et sans base financière sérieuse, offraient un contraste saisissant avec les premières sociétés de plantation du Mont Cameroun créées entre 1895 et 1897, telles que la West Afrikanische Planzung Victoria (au capital de 2,5 millions de marks, porté à 3 millions en 1914). Ces dernières, en effet, misant sur le rendement, acceptèrent d'investir bien davantage sur des espaces beaucoup plus restreints<sup>19</sup>.

17 En France, la question fut soulevée en 1890 devant la Commission des Colonies. L'année suivante, un *Rapport sur la question des compagnies de colonisation*, d'une centaine de pages, fut publié par le Ministère du Commerce, de l'Industrie et des Colonies<sup>20</sup>. Mais le Conseil Supérieur estima que les résistances seraient insurmontables au Parlement : il opta pour le principe de l'attribution des compagnies privilégiées par décision gouvernementale rendue « en la forme du règlement d'administration publique, mais sous réserve que les chartes soient accordées par *décret* en attendant le vote d'une loi organique »<sup>21</sup>.

18 Malgré ces réserves, le Président du Conseil Freycinet déposa

devant le Sénat, le 16 juillet 1891, un projet de loi en deux brefs articles. Il demandait seulement de légitimer le principe de l'octroi de concessions dont le Gouvernement se réserverait les modalités d'application ; tout en admettant la cession de privilèges économiques, il excluait l'octroi de droits politiques ; néanmoins, la bataille fut si vive au sein de la Commission que le projet n'était pas encore entré en discussion lorsque, le 17 novembre 1893, parut au *Journal Officiel* le décret (signé de Terrier, Ministre du Commerce, de l'Industrie et des Colonies) accordant la première concession (Daumas).

19 Cette décision ne régla pas le problème de fond. Entre 1895 et 1898, le Parlement eut à débattre de nouveaux projets. Il n'aboutirent pas, car ils faisaient contre eux l'union de la droite rurale, peu soucieuse d'exposer ses deniers, et de la gauche radicale, attentive à préserver les prérogatives de l'État. Ils eurent du moins « l'heureux résultat [...] de convaincre les hommes compétents de l'impérieuse nécessité d'arriver au plus vite à la solution du problème colonial »<sup>22</sup>.

20 Ce fut d'abord, le 10 juin 1895, le projet Lavertujon, déposé à la Commission des Colonies du Sénat, nouvelle tentative du Gouvernement pour obtenir du Parlement le droit d'opérer par décret. Une Commission de dix-huit membres fut constituée en 1896. Le rapporteur, Pauliat, spécialiste des compagnies de l'ancienne France, accepta le principe « d'entreprise de colonisation », mais sans droits ni monopole, comme sans contrôle ni obligations. La Commission finit par déposer, le 12 juillet 1897, une proposition de loi en dix-sept articles<sup>23</sup>, tandis que la presse continuait de discuter de l'opportunité des compagnies à charte.

21 Le projet fut abandonné l'année suivante. C'est alors

seulement que la Commission sénatoriale proposa nommément la fondation de *grandes concessions* « avec des charges importantes au point de vue des dépenses à faire pour les Travaux Publics et dans l'intérêt général »<sup>24</sup>. Une fois de plus, les réticences furent telles que la proposition de loi ne fut pas examinée.

- 22 Elle n'eut pas le temps de l'être : devant l'urgence de la mise en valeur du Congo, le Gouvernement dont les initiatives s'étaient multipliées depuis quelques années résolut de passer outre.

## II. L'ACTION DE BRAZZA AU CONGO, ET LES PREMIÈRES RÉALISATIONS<sup>25</sup>

- 23 L'administration coloniale ne subissait pas seulement la pression des nouveaux théoriciens de l'expansion. Sur place, Brazza ne demeurait pas inactif. Il ne fut pas seulement, en effet, le hardi voyageur qui, de l'Ogooué au Congo, parcourut inlassablement, à partir de 1876, des pays inconnus jusqu'alors. Commissaire général du Congo français de 1883 à 1898, ce fut aussi un visionnaire qui rêva de transformer en terres de grande colonisation ces régions impénétrables, malsaines et peu peuplées de tribus souvent hostiles aux étrangers. De tâtonnements en tâtonnements, il contribua plus qu'on ne le soupçonne d'ordinaire à faire adopter en 1898 au Congo français la loi sur les grandes compagnies concessionnaires, régime dont il devait apparaître peu après l'implacable censeur, au cours de la mission d'inspection de 1905 où il trouva la mort.
- 24 Quinze années durant, Brazza s'efforça vainement de faire partager sa foi en l'avenir économique de ses découvertes ; non que ces idées n'eussent pas déjà cours à l'étranger : l'impérialisme britannique reposait depuis longtemps sur de

solides bases économiques, et le roi Léopold créa le Congo en homme d'affaires soucieux « d'enrichir la nation »<sup>26</sup> ; mais en France, on fut longtemps résigné, seulement pour des raisons de prestige national, à conquérir un territoire qui, de l'aveu du Ministre, n'intéressait guère la nation :

« La Question du Congo n'est pas la seule importante [écrivait-il à Brazza en février 1883] : l'obligation de concentrer nos efforts sur d'autres points, la situation d'ensemble de notre empire colonial et les complications qu'elle peut amener vous indiqueront les sages limites que vous ne devez pas dépasser *dans un pays où jusqu'ici nos intérêts sont relativement faibles.* »<sup>27</sup>

- 25 Seul, Brazza proclamait la richesse du bassin du Congo, terre de l'ivoire et du caoutchouc, et le rôle primordial imparti au commerce, arme de pénétration et vecteur de « civilisation » :

« Dans cet immense grenier à manioc, à pistaches, à mil, etc.<sup>28</sup>, écrivait-il dès 1883, l'importance de la contrée réside tout entière dans l'étendue des voies de communication naturelles et de la densité des populations qu'elles drainent. Son avenir, à l'époque où le commerce l'aura progressivement fécondée<sup>29</sup>, sera considérable et mérite à mon avis tous les sacrifices qu'on aura faits<sup>30</sup> [...]. Tout roule sur l'organisation politique et commerciale. »<sup>31</sup>

- 26 A la conquête *politique* prônée par le gouvernement, Brazza opposait donc, dès l'origine, une conquête *économique* qui exigeait, avant tout, d'ouvrir de grandes voies de pénétration (« cheville ouvrière des intérêts actuellement en jeu ») destinées à « relier, à travers l'Afrique, les bouches du Congo à la Haute Egypte »<sup>32</sup>. Dans ce plan grandiose, la position-clé de Brazzaville sur le Stanley-Pool, terminus de l'immense réseau navigable du Congo situé à 400 km de la côte par la voie du Kouilou-Niari, et point d'aboutissement de la longue voie de l'Ogooué-Alima (1 500 km à vol d'oiseau), était

appelée à devenir le carrefour marchand de l'Afrique centrale : d'où l'importance attachée par Brazza au traité Makoko qui cédait ce poste à la France<sup>33</sup>.

- 27 Ouvrir et aménager les deux grandes voies de pénétration de l'Ogooué et du Kouilou-Niari vers Brazzaville, tel fut le but de sa troisième mission, dite Mission de l'Ouest Africain (1883-1885),

« en principe destinée à porter au roi Makoko la ratification du traité conclu avec lui, mais surtout à assurer, en même temps, par la fondation de stations et de postes, le libre parcours sur les deux voies de l'Ogooué et du Niari [et à] faire une reconnaissance plus complète de la route qui, partant de Brazzaville, vient aboutir sur la côte en utilisant les vallées du Djoué et du Niari. Cette route, beaucoup plus directe que celle de l'Alima et de l'Ogooué, serait la véritable voie de communication entre la partie navigable du Congo et l'Atlantique ; elle a été découverte par M. de Brazza lors de son second voyage d'exploration (1879-1882) et ne présenterait, suivant lui, d'autre obstacle à la construction d'une *voie ferrée* que le passage du col situé entre la vallée du Djoué et celle du Niari. »<sup>34</sup>

- 28 Fin 1882, Brazza avait donc déjà songé à une voie ferrée dans le Kouilou-Niari. L'audace paraît extraordinaire : lui seul avait parcouru la région ; les projets ferroviaires de Léopold n'avaient pas encore pris forme et les intérêts français étaient inexistantes, à l'exception de la maison Daumas-Béraud qui se préparait d'ailleurs à céder ses établissements du bas Congo à la Société Anonyme Belge. Pourtant, cette idée ne quittera plus Brazza et donne la clé de la plupart de ses efforts ; l'indifférence des capitalistes français permit à l'explorateur de convaincre assez aisément les milieux officiels, malgré l'inquiétude suscitée parfois par l'imagination délirante de certains de ses rapports.



Carte 1. Le Congo français vers 1895.

- 29 Dès lors, il mit tout en œuvre pour aménager les voies commerciales de l'Ogooué et du Kouilou-Niari à l'aide de sociétés privées susceptibles, à défaut du concours de l'État, d'investir dans la colonie les capitaux métropolitains nécessaires. Mais l'inertie des milieux économiques français, face à l'activité belge qui sans doute l'encourageait, rendit sa tâche ardue. Si l'une de ses tentatives aboutit (la S.H.O., Société Commerciale, Industrielle et Agricole du Haut-Ogooué), la plupart échouèrent (Convention Christophle avec le Crédit Foncier, pour parler avec la Compagnie Hollandaise

N.A.V.H.) ; une dernière, la Société Propriétaire du Kouilou-Niari, passa aux mains de capitalistes belges plus entreprenants, ce qui fut pour Brazza, fervent patriote pénétré des idées nationalistes du temps, un revers plus cuisant qu'un simple échec.

- 30 Le sort voulut enfin que les sociétés concessionnaires dont il s'était vainement efforcé de créer un exemple fussent organisées au lendemain de sa révocation, au moment précis où il commençait d'en pressentir les dangers.

## 1. L'Ogooué

- 31 Les efforts de Brazza portèrent d'abord sur l'Ogooué : cette voie, la première qu'il avait frayée vers l'intérieur, lui tenait à cœur : il rêva d'en faire l'artère vitale du Congo ; son entêtement à l'utiliser pour ravitailler Brazzaville explique la plupart des désordres et des déboires de son gouvernement, car la navigation à vapeur, assurée par les firmes étrangères Woermann, John Holt et Hatton & Cookson, permettait seulement de remonter le fleuve du Cap Lopez à Ndjolé ; en amont, les chutes et les rapides nécessitaient de multiples transbordements : seules des pirogues pouvaient se risquer de Ndjolé à Booué ; au-delà, un étroit sentier de portage permettait de gagner le confluent de l'Ivindo ; puis les habiles piroguiers adouma et okanda reprenaient leur périlleuse navigation jusqu'à Franceville, transportant « 80, 100 et 120 kg par homme tandis qu'avant ils portaient à peine 40 et 50 kg »<sup>35</sup> ; long et pénible, le portage lui succédait ensuite à travers les plateaux Batéké qui séparaient le haut Ogooué du cours supérieur de l'Alima ; l'usage abusif des porteurs locaux paralysa bientôt la région ; ils étaient « morts tellement de faim, de fatigue, de misère et surtout d'abandon que je les comprends », notait Brazza de passage en 1887<sup>36</sup>.



« La différence sur les départs et les retours est, je crois, de 15 %... Quant aux Oudoumba [...], il y en avait eu de morts en route et mangés par les Batéké sans que personne ne s'en doute, il y en a eu d'empoignés et on s'en est aperçu par hasard. »

- 32 Aussi fut-on de bonne heure obligé d'importer des Loango du bas Congo, main-d'œuvre plus ou moins volontaire que l'éloignement et l'insalubrité du climat rendaient coûteuse et peu rentable. Au-delà, il restait encore à descendre l'Alima puis le Congo. Au total, il fallait compter deux mois de route pour rejoindre Brazzaville :

« La longueur de son parcours, le nombre considérable de postes qu'il fallait y entretenir, les pertes et avaries sans nombre causées par les rapides et par les vols en cours de transport semblaient la condamner. A peine un tiers du matériel et des vivres expédiés arrivaient finalement à destination. »<sup>37</sup>

- 33 Il fallut se rendre à l'évidence :

« Les quelque 500 km à vol d'oiseau séparant Brazzaville de Loango offraient la possibilité d'une voie de terre infiniment plus rapide et plus économique qu'il faudrait créer sans retard. »<sup>38</sup>

- 34 Si Brazza ne renonça point à l'Ogooué qu'il finit par céder à la S.H.O., ses premiers efforts pour introduire au Congo des capitaux français portèrent sur la voie du Kouilou-Niari, destinée dans sa pensée à concurrencer la « route de Stanley » qui reliait Léopoldville à Banane par le cours inférieur du Congo<sup>39</sup>.

## **2. La Convention Christophle (Crédit Foncier)**

- 35 Afin d'étudier les possibilités offertes à la navigation par le Kouilou-Niari et le tracé éventuel d'une route ou d'une voie

ferrée, le Commissaire général engagea en 1886, à son retour de la Mission de l'Ouest Africain, l'ingénieur des chemins de fer Jacob<sup>40</sup>. Tandis que celui-ci entreprenait le relevé systématique du fleuve et l'étude des moyens de le rendre navigable en amont de Kakamoeka (notamment par la construction d'un barrage), Brazza restait l'un des seuls Français à craindre la voie ferrée belge dont le projet se précisait<sup>41</sup> : en 1884, l'Association Internationale du Congo avait accepté les avances du Syndicat financier de Manchester, la Congo Railway Company, qui s'entendit en 1886 avec un groupe de capitalistes belges ; sous la direction du colonel Thys, ces derniers créèrent en 1887 la Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie (C.C.C.I.)<sup>42</sup>.

36 Certes, notait Brazza, « nous aurons [...] pendant longtemps une situation privilégiée » car l'État Indépendant ne pourra entrer en concurrence avec nous « avant d'avoir exécuté une voie ferrée de 300 km » ; mais cette voie « *sera exécutée tôt ou tard, et à n'importe quel prix*, car c'est uniquement d'elle que dépend le succès de l'œuvre entreprise par le roi des Belges »<sup>43</sup>.

37 Pour pallier ce danger, il souhaitait une loi « engageant une partie de la subvention annuelle » de la colonie « pour assumer l'exécution à bref délai des travaux de la voie ferrée », grâce à une « intervention directe de la métropole [qui] aurait assuré l'avenir »<sup>44</sup> ; l'État refusa des frais aussi considérables ; le Commissaire général conçut alors le projet de lui substituer une société privée dont le but serait « l'étude et la concession éventuelle des travaux d'amélioration d'une voie de communication entre le Congo intérieur et l'Atlantique », et les statuts inspirés des clauses de la convention récemment passée par l'État Indépendant.

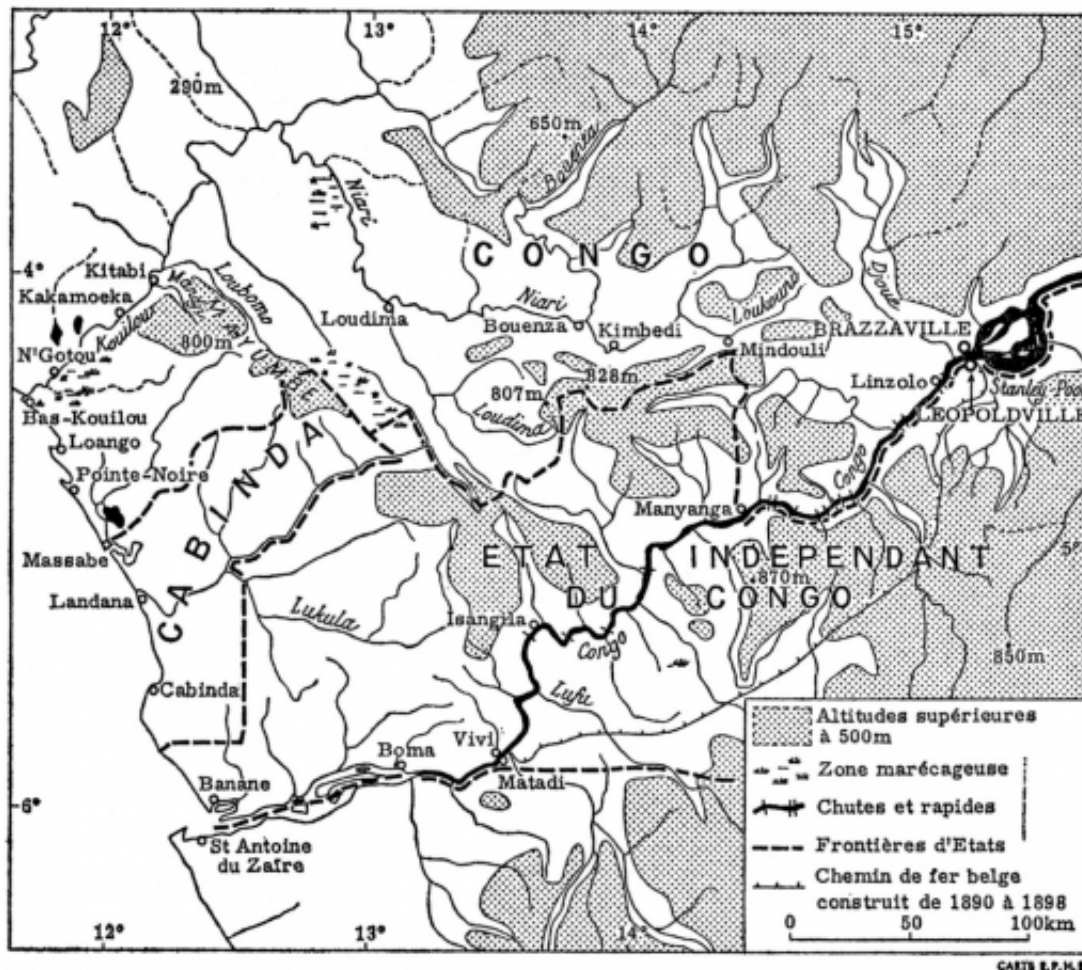
38 Malgré sa ferveur nationaliste, Brazza soupçonnait le poids

des collusions économiques internationales qui risquaient de rendre illusoire l'action d'une société concurrente ; rien ne permettait d'ailleurs d'affirmer que les richesses supposées du Congo pourraient alimenter simultanément deux routes commerciales. Aucune statistique n'existait encore sur le commerce du Congo qui, n'étant soumis à aucun droit, n'était l'objet d'aucun contrôle. On connaissait seulement le volume des échanges du Gabon. Il était encore faible : 3 878 571 frs en 1885, 5 548 396 frs en 1886 et 7 374 840 frs en 1887. De plus, le trafic avec la France était infime ; en 1887 les échanges se décomposaient comme suit<sup>45</sup> :

6 455 840 frs avec l'étranger

898 089 frs avec la France

81 493 frs avec les autres colonies françaises.



## Carte 2. La région du Kouilou-Niari en 1898.

- 39 Les maisons anglaises (John Holt et Hatton & Cookson) et allemande (Woermann) assuraient la presque totalité du trafic de la colonie.
- 40 Dans ces conditions, la constitution au Congo d'une société française pouvait seulement servir, au mieux, d'arme d'intimidation envers les Belges ; elle aurait alors permis, au lieu
- « de voir les intérêts groupés autour de la personnalité de Stanley arriver à mettre non seulement la haute main sur le chemin de fer projeté en Belgique, et absorber, par des sociétés secondaires, toutes les richesses exploitables de l'État Indépendant, mais aussi à rendre impossible à l'activité individuelle de nos commerçants et de nos industriels la mise en valeur de la région intérieure du Congo français [...], d'amener une entente qui aurait concentré tous les efforts sur une voie unique, adoptée avec l'assentiment des deux Gouvernements, pour l'exploitation de nos territoires respectifs. »<sup>46</sup>
- 41 De guerre lasse, Brazza obtint enfin, le 29 janvier 1889, un décret autorisant « la mise à l'étude et l'exécution, au moyen des ressources de la colonie, de travaux ayant pour but d'améliorer la navigation du Niari-Quillou et de créer éventuellement une voie de communication entre le Quillou et Brazzaville », et reçut carte blanche pour entreprendre des négociations avec une éventuelle compagnie concessionnaire.
- 42 L'homme sur qui reposaient ses espoirs était Christophle, Gouverneur général du Crédit Foncier, qui pourrait gagner à ses vues les banquiers Clair, Soubeyrand et Fould<sup>47</sup>. Brazza lui proposa le 16 avril 1889 de prendre en main « la phase d'exploitation qui s'ouvre maintenant, phase que je dois seconder de tous mes efforts mais dans laquelle il ne m'est pas permis d'intervenir »<sup>48</sup>. En dépit de l'échec que venait de

subir Christophle en Égypte, la réponse fut favorable :

« J'ai lu avec intérêt les documents que vous m'avez envoyés, répondit-il, et je suis tout prêt, je le répète, à vous donner le concours que vous désirez [...]. Je serai très heureux de m'associer à votre œuvre patriotique, et j'apprends avec plaisir que la démarche que vous faites auprès de moi est appuyée par le Gouvernement. »<sup>49</sup>

43 Christophle exigeait en effet des assurances, que Brazza sollicita immédiatement du Sous-Secrétaire d'État :

« Sa situation de Gouverneur du Crédit Foncier lui fait considérer votre intervention directe comme indispensable et il désire être invité par vous à prêter à la Colonie du Gabon et du Congo français le concours qui lui est nécessaire. »<sup>50</sup>

44 Étienne s'exécuta le 4 mai 1889 :

« J'estime [écrivit-il à Christophle] que, par la haute situation personnelle que vous occupez, vous êtes en mesure de mener à bonne fin la mission délicate que le Gouvernement confierait à vos soins. »<sup>51</sup>

45 Les pourparlers aboutirent finalement à la signature d'une convention conclue le 21 janvier 1890 entre Brazza, au nom de la colonie du Gabon et du Congo français, et Christophle, représentant de la C<sup>ie</sup> Commerciale et Industrielle du Congo Français, Société anonyme en formation<sup>52</sup>.

46 La Société obtenait non seulement la concession des travaux d'études de la voie de communication, mais aussi le droit de rechercher les mines et plus généralement « tous les éléments que l'ensemble de la colonie pourrait offrir du point de vue commercial, industriel et agricole ». Comme prix de ses études, la Société recevait immédiatement de la colonie 200 000 ha en toute propriété et, au terme du contrat, un droit d'option pour la concession des travaux et l'exploitation de la voie pendant 99 ans. Elle recevrait une bande de terre

de 200 m de profondeur de part et d'autre de la voie et 1 500 ha par km de voie ouvert ; la colonie lui verserait annuellement 20 % des recettes du budget local de l'année précédente jusqu'à concurrence de 5 % du capital dépensé, et percevrait en échange 40 % des bénéfices réalisés sur l'exploitation de la voie<sup>53</sup>.

47 Fait étrange, aussitôt signée, la convention sombra dans l'oubli. « Brusquement, comme par une influence magique, tout fut suspendu », nota Chavannes qui rendait responsable de l'échec l'« avalanche haineuse d'intérêts financiers qui ne ménageaient même pas sa personne [de Brazza] et voulait assurer à tout prix le triomphe des vues de S.M. Léopold II »<sup>54</sup>.

48 L'intervention des milieux financiers belges paraît, en effet, vraisemblable ; Brazza s'était déjà assuré de solides inimitiés en faisant rejeter quelques semaines auparavant le placement en France des bons à lots de l'État Indépendant :

« Un groupe de financiers qui a une grande influence sur un certain nombre de journaux, notamment le *Figaro* dont il possède la publicité financière, y a perdu 26 millions parce qu'il les avait souscrits ferme. Il m'a fait savoir qu'on serait heureux de mettre à ma disposition 2 millions pour le Quillou pour peu que je me tienne tranquille. »<sup>55</sup>

49 Sans doute les mêmes hommes surent-ils démontrer à Christophle les risques encourus par une entreprise tardive. Le puissant groupe Thys-Urbain n'avait-il pas déjà constitué depuis plusieurs mois la C<sup>ie</sup> du Chemin de Fer du Congo (C.C.F.C.) au capital de 25 millions ?<sup>56</sup> Aussi, lorsque tout espoir d'animer une société concurrente se fut évanoui, Brazza modifia-t-il brusquement sa tactique et proposa-t-il d'adopter « au sujet de ce chemin de fer une ligne de politique analogue à celle prise par l'Angleterre pour le canal de

Suez »<sup>57</sup> : pourquoi ne pas introduire au sein de la compagnie belge, à l'occasion de la prochaine augmentation de capital, une participation nationale ? Grâce à la fusion de deux sociétés, belge et française, la France pourrait obtenir une influence proportionnelle, soit au développement des voies navigables desservant la ligne, soit à l'étendue respective des territoires. Et Brazza de rappeler que cette voie permettrait de raccorder à l'Atlantique les 12 à 15 000 km du réseau congolais, de commander par le sud l'accès au Soudan et d'exercer une influence considérable sur l'avenir politique et économique de l'Afrique du Nord :

« Nos établissements de la région nord du Congo français sont la base d'opération véritable et le réel point d'appui de notre action politique vis-à-vis des Musulmans de la partie du Soudan qui s'étend de la Bénoué au Haut-Nil. »<sup>58</sup>

50 Dès lors était élaborée la politique de « course au Tchad », ce gouffre budgétaire qui devait coûter au Congo tant de vies africaines.

51 Quant au Kouilou-Niari, les groupes de pression belges avaient réussi à le faire oublier pour quelques mois seulement ; deux ans ne s'étaient pas écoulés que Charles de Chavannes, fidèle collaborateur de Brazza devenu Lieutenant-gouverneur du Gabon<sup>59</sup>, faisait une autre tentative en signant avec A. Le Châtelier une nouvelle convention ; la société qui en résulta ne semble pas avoir pris un mauvais départ et les Belges, qui durent sans doute renoncer à l'évincer, finirent cette fois-ci par l'absorber.

### 3. La Convention Le Châtelier

52 Le Châtelier, frère d'un chimiste célèbre, personnage singulier, mi-affairiste, mi-savant<sup>60</sup>, connaissait déjà l'Afrique pour avoir participé à la première mission Flatters (1880)

lorsqu'en septembre 1892 il annonça au Lieutenant-gouverneur de Libreville sa venue au cours d'un voyage d'agrément et d'instruction personnelle sur la côte d'Afrique<sup>61</sup>. Il était, en réalité, délégué par le Comité de l'Afrique Française pour enquêter sur les difficultés qu'auraient suscitées aux missions Crampel et Dybowski les autorités du Gabon<sup>62</sup>.

53 Séduit par le Congo au cours d'un voyage de plusieurs mois à Brazzaville et dans le Loango (d'octobre 1892 à janvier 1893), Le Châtelier estima qu'« une aussi grande animation sur la route de Brazzaville », où il avait compté en quelques jours « sept caravanes d'ivoire et il en est arrivé d'autres »<sup>63</sup>, justifiait l'examen, par une Société d'Études, de la voie du Kouilou-Niari.

54 A son retour à Libreville, le 10 février 1893, il obtint du Lieutenant-gouverneur une convention provisoire pour l'« étude d'une voie de communication entre la côte et le Congo sur le territoire français », voisine de celle conclue naguère entre Chris-tophle et Brazza : la Société s'engageait, sauf cas de force majeure, à remettre ses études dans un délai de deux ans. Elle recevrait en rétribution de ses travaux : 200 000 ha pour une dépense minimum de 300 000 frs, 50 000 ha par 100 000 frs supplémentaires jusqu'à concurrence de 500 000 frs, 20 000 ha par 100 000 frs supplémentaires au-delà.

55 La colonie réservait à la Société un droit d'option sur la concession des travaux de la voie de communication et la concession d'exploitation ; elle ne devrait aucune somme à la compagnie alors constituée, ni pour la construction, ni pour l'exploitation de la voie, mais ne percevrait en revanche aucun bénéfice. La colonie garantissait enfin à la Société l'exploitation de l'ensemble des terres vacantes, forêts et



mines du bas-Kouilou (mais l'exploitation des produits du sol autres que bois et minerais ou minéraux restait libre)<sup>64</sup>.

56 La Convention fut ratifiée par décret le 22 avril 1893 et obtint en juin de nouveaux privilèges : le « droit de préférence pour la concession de toute exploitation minière, forestière, etc. » et le droit de « faire au Congo toutes opérations commerciales »<sup>65</sup>.

57 Sitôt consulté, Brazza applaudit au projet – preuve, s'il en était besoin, que l'épisode Christophe était clos :

« C'est déjà beaucoup d'avoir pu emmancher l'affaire Le Châtelier, écrivait-il à Chavannes, mais ce n'est pas tout ; pour aboutir, elle aura besoin absolument d'une *concession de l'État* pour des questions financières. »<sup>66</sup>

58 Le Châtelier comptait en effet sur Brazza pour obtenir la participation de l'État. L'accord des deux hommes paraissait total en 1895 :

« D'après ce que m'écrit M. de Brazza, je pense que nous nous entendrons très bien. La situation est d'ailleurs excellente. Il lui suffira de parler haut et ferme pour parler seul [...]. Tout l'avenir du Congo dépendra de la manifestation de sa volonté [...]. Son intégrité, son œuvre lui ont fait une situation unique. Par ce temps de galvaudage, il a la force des mains nettes : il peut tout. »<sup>67</sup>

59 Le Châtelier informait de son côté le Ministère de la progression de la Société dont il rassemblait les premiers capitaux :

« La Société aura la forme anonyme et sera constituée au capital de 600 000 frs, divisé en 1 200 actions de 500 frs [...] ; une réunion de personnes dont le concours est acquis a eu lieu le 9 juin courant. Il a été désigné un comité provisoire chargé d'assurer la constitution de la Société [...]. Le comité se compose de :

Aguillon, Ingénieur en chef des Mines  
Cyp. Fabre, Président honoraire de la Chambre de  
Commerce de Marseille  
Gay, Président du Crédit Industriel & Commercial  
Molinos, Administrateur des Forges & Aciéries de la  
Marine, etc.  
Noblemaire, Membre de la Chambre de Commerce de  
Paris, Directeur de la Compagnie P.L.M. »<sup>68</sup>

- 60 Autour de ce groupe gravitaient Sartiaux du Nord qui se faisait fort de gagner le baron de Rothschild, Léon Sey et Alfred André (banquier de Marseille) qui fut Président du Conseil d'administration de la Société jusqu'en 1895, Président honoraire ensuite<sup>69</sup>.
- 61 Les premières réalisations ne tardèrent pas ; Le Châtelier se fit communiquer les dossiers de l'ingénieur Jacob<sup>70</sup> et organisa, d'août 1893 à mai 1894, une vaste mission topographique et scientifique<sup>71</sup> : il s'agissait de reconnaître les travaux à faire sur le Kouilou, de Kakamoeka au Mandji, puis la voie à tracer en amont le long du fleuve jusqu'au Soussou (Mont Soussoungui) ; au-delà, une équipe devait continuer en pirogues jusqu'à Loudima, une autre explorer la voie directe à ouvrir jusqu'au même point. De cette expédition, Le Châtelier retira l'impression qu'une voie ferrée jumelée à la voie fluviale, estimée au plus à 6 ou 8 millions de francs (à 100 000 frs le km de voie de 1 m), serait préférable à une voie continue de 25 millions qui effraierait, « à travers la finance, l'industrie et le commerce 'pro-Congo', les vagues esprits de gens bien nés et peu géographes »<sup>72</sup>.
- 62 Il restait à transformer la Société d'Études en Société d'Exploitation :

« Delcassé [...] se trouve en présence de ce dilemme que je lui pose : ou vous nous donnerez Setté-Cama et nous nous

constituons immédiatement au capital de 6 millions comme société d'exploitation, ou vous ne nous le donnez pas et nous restons société d'études. »<sup>73</sup>

63 Mais le projet de voie ferrée n'avancait guère ; en attendant mieux la Société, qui se transforma en avril 1898 en Société Industrielle et Commerciale du Congo, organisa le service des transports fluviaux ; depuis 1895, elle possédait sur le bas Kouilou deux vapeurs et deux chalands marins capables de franchir la barre, et en amont deux remorqueurs, deux chalands et quelques surfboats ; Le Châtelier envisagea un moment la création d'une « Compagnie du Niari, à même de poursuivre paisiblement et tranquillement, sans concurrence, la mise en valeur du fleuve », puis se rabattit sur l'exploitation en régie d'un service de transports de Loango à Kim-bédi<sup>74</sup>.

64 Parallèlement à son activité commerciale, la Société s'efforçait d'obtenir les concessions de terre les plus vastes possibles. D'assez nombreux concurrents arguaient de traités passés avec les Noirs<sup>75</sup> ; aussi Le Châtelier fut-il amené de bonne heure à soulever le problème du droit de propriété des indigènes, qui devait quelques années plus tard se poser de façon aiguë :

« La terre ne peut être que propriété individuelle, collective ou domaniale. Il n'y a pas de propriété individuelle en pays noir mais seulement des usages temporaires et la propriété collective ne donnant lieu en aucun cas à une redevance pour l'usage temporaire ou permanent, soit dans la collectivité, soit en dehors, ne peut être vendue ni par un, ni par plusieurs membres de la collectivité. En droit, toutes les ventes faites par indigènes sont fictives. Légalement aucune n'est valable [...]. Si le fonds devait être jugé, toutes les terres sans exception, dans la région du moins que je connais, seraient considérées comme domaniales avec facultés usagères de jouissance par les indigènes. »<sup>76</sup>

65 A partir de 1894, la Société reçut diverses concessions qui furent regroupées en 1897 sur les rives du Niari<sup>77</sup>. Mais le soutien du Gouvernement se faisait attendre<sup>78</sup> ; en 1897, Le Châtelier finit par se brouiller avec Brazza : il lui reprochait d'avoir discrédité le Congo en rapportant un déficit de plus de 2 millions<sup>79</sup>, et de n'avoir pas su « jeter par terre et Mizon et Percher et toute la meute », c'est-à-dire des hommes qu'il accusait d'être stipendiés par Léopold<sup>80</sup>.

66 L'avenir de la Société était en effet gravement menacé par l'avance prise par l'État Indépendant ; dès que la voie belge fut achevée, en 1898, le trafic emprunta définitivement la route de Vivi-Matadi-Léopoldville et la situation devint désespérée ; Le Châtelier eut beau tuer Harry Alis en duel à la suite d'une tentative de corruption<sup>81</sup>, il ne put éviter que la Société ne passe en 1899 aux mains de capitalistes belges, sous le nom de C<sup>ie</sup> Propriétaire du Kouilou-Niari, au capital de 3 millions de francs :

« J'ai le regret de vous annoncer que les Belges ayant fait à notre Société des offres matériellement très avantageuses pour les actionnaires, je lui ai inutilement notifié que je ne m'associerais à aucune mesure tendant à la vente de nos propriétés à des capitaux étrangers [...]. J'ai ipso facto donné ma démission d'administrateur. »<sup>82</sup>

67 La Société poursuivit dès lors une carrière commerciale comparable à celle des compagnies concessionnaires récemment créées ; mais le projet de voie ferrée était pour longtemps évincé.

#### **4. Les pourparlers avec la N.A.H.V.<sup>83</sup>**

68 La pénurie de transports s'aggravait cependant de mois en mois ; non seulement Brazzaville, mais aussi les postes du haut Congo et du haut Oubangui étaient menacés d'asphyxie.

Aussi, parallèlement à l'affaire Le Châtelier dans le Kouilou-Niari, Brazza cherchait-il à intéresser les sociétés privées à la navigation sur le Congo<sup>84</sup>. Depuis le retrait de la maison Daumas, les intérêts français étaient inexistantes ; il paraissait impossible, dans l'immédiat, d'attirer des capitaux nouveaux ; le Commissaire général tenta donc, mais en vain, d'associer à ses projets une société depuis longtemps en place : la N.A.H.V.

69 La Compagnie Hollandaise lui paraissait la seule à même de lutter contre les empiètements belges ; depuis quelques années, la Société Anonyme Belge (S.A.B.) prenait en effet une influence prépondérante, tant sur le fleuve que sur les routes de portage.

70 Pour remédier à l'encombrement de la route, Brazza imposa aux compagnies commerciales une série de réquisitions qu'il prévoyait de porter au tiers ou à la moitié des portages, et même davantage<sup>85</sup>. Sur le fleuve, il s'inquiéta de voir l'État Indépendant mettre la main sur la flottille de la S.A.B. moyennant l'engagement de lui transporter 12 000 charges par an. Pour parer à un danger analogue de la part de la Compagnie Hollandaise, Dolisie, Lieutenant-gouverneur du Congo<sup>86</sup>, conclut un accord réservant pour quelques mois au Gouvernement français un droit de préemption<sup>87</sup>.

71 Le problème demeurerait cependant : la N.A.H.V. avait déjà vendu le vapeur *Afrikaan* qui assurait les transports de Hollande et cherchait acheteur pour ses plantations du bas Kouilou et du Stanley Pool<sup>88</sup>. Brazza espéra utiliser ses difficultés pour lui imposer le secours de l'État français :

« Il y a déjà 5 ans que j'ai prévu la situation de la D.B.C.<sup>89</sup> et de la N.A.H.V. [...]. A mon avis, elle est inévitable, à moins qu'elle ne s'adjoigne des capitaux français<sup>90</sup>, pour former dans les territoires du Congo une Compagnie distincte où les intérêts hollandais et français seraient représentés. La

N.A.H.V. commence à se rendre compte de cette situation et pour cela elle serait, je crois, disposée à entrer dans cette voie, mais quels seraient les capitaux français qui s'y intéresseraient ? Et comment pourraient-ils se décider à faire partie de cette combinaison ? Je ne vois qu'un moyen, c'est que la Colonie assure une subvention à une société française qui se chargerait de faire le service du courrier tous les mois ou tous les deux mois entre Brazzaville, Nola et Bangui et d'y transporter un certain nombre de charges pour l'État. »<sup>91</sup>

72 Mais en attendant, Brazza entreprit avec la N.A.H.V. de laborieuses négociations<sup>92</sup>. Un projet de convention en résulta, stipulant que la Société enverrait chaque mois un bateau à vapeur de Brazzaville à Bangui ; moyennant une subvention annuelle de 108 000 frs payables à Paris de deux mois en deux mois, elle assurerait le transport annuel de 150 Européens, 200 Noirs et 3 600 charges de 35 kg<sup>93</sup>.

73 Mais les exigences manifestées de part et d'autres firent traîner les pourparlers en longueur. Sur ces entrefaites, la révocation de Brazza interrompit les négociations. Le nouveau Commissaire général, Lamothe, conclut en effet sur place et, détail piquant, avec la direction d'Afrique de la même compagnie, un marché sensiblement plus intéressant : 15 frs la charge de Brazzaville à Bangui, contre plus de 20 frs proposés à Rotterdam<sup>94</sup>.

74 Fait paradoxal : l'adoption par le Parlement de la loi sur les compagnies concessionnaires au Congo provoqua, au lendemain du départ de Brazza, la réalisation partielle de son projet de Société française liée à la N.A.H.V. :

« A la suite de l'entretien que j'ai eu l'honneur d'avoir avec votre Excellence, –écrivait en 1898 Philippi, directeur de la N.A.H.V., au Ministre des Colonies, – ma Société, la N.A.H.V. de Rotterdam, se décidera sans doute à prendre l'initiative de la formation d'une société française pour le commerce en général ainsi que pour la récolte du caoutchouc dans le haut

Congo français » en échange de « quelques centaines de mille hectares situés dans le bassin de la Sangha pour y faire l'exploitation du caoutchouc »<sup>95</sup>.

- 75 La C<sup>ie</sup> Française du Commerce et des Colonies Africaines, au capital de 1 million de francs<sup>96</sup>, se constitua finalement le 15 juin 1898 ; par dérogation spéciale son Conseil d'administration comptait deux membres étrangers : les deux co-directeurs de la N.A.H.V.<sup>97</sup> La Compagnie Hollandaise se réservait ainsi de bénéficier de la loi exclusivement applicable aux sociétés françaises ; elle espérait aussi ressusciter l'ancien projet de Brazza et affermer les transports de l'administration sur le Congo. Mais ce temps était révolu ; la N.A.H.V. ne régnait plus seule ; la réponse du Commissaire général dissipa ses derniers espoirs :

« Si les demandes de concession actuellement soumises à la Commission viennent à être admises, l'administration se trouvera disposer des moyens de transport que les divers cahiers des charges obligeront les compagnies concessionnaires à créer sur le Congo et ses affluents. »<sup>98</sup>

- 76 La colonie se détourna de la N.A.H.V. parce qu'elle attendait beaucoup du système des grandes concessions. Et Brazza, qui luttait depuis des années contre le commerce libre au Congo, ne fut pas invité au triomphe du système qu'il avait préconisé, mais qui fut instauré de façon plus radicale qu'il n'avait prévu.

## 5. La Société du Haut-Ogooué

- 77 Brazza fut en effet à l'origine de la première grande société concessionnaire : la Société Commerciale, Industrielle et Agricole du Haut-Ogooué (S.H.O.).
- 78 Le Gouvernement était las des dépenses improductives et des efforts considérables faits dans l'Ogooué, difficile voie de

pénétration vers les plateaux Batéké et, au-delà, par l'Alima, vers le Congo et Brazzaville. Brazza fut donc heureux de susciter l'intérêt de la maison Daumas-Béraud, disposée à assumer les soucis et les frais de la pénétration :

« Rien n'est fait pour mettre debout l'organisation commerciale de la Colonie et y attirer des capitaux. Ce n'est pas avec les 3 à 400 000 frs d'argent français qui se trouvent en tout et pour tout au Congo français qu'on peut arriver à quelque chose. C'est pour cela que je voudrais aboutir à la suppression des 2 ou 300 000 frs de dépenses d'occupation de l'Ogooué qui seraient bien plus avantageusement employés ailleurs, sans compter l'avantage de l'introduction de quelques nouveaux capitaux français dans la Colonie [...]. Malgré le tour que Daumas a joué<sup>99</sup>, je ne serais pas opposé à l'idée de le voir entrer dans cette combinaison, parce que sa liquidation au Congo lui a donné de l'argent disponible, et ensuite parce que s'il n'en est pas, il fera des pieds et des mains pour que la combinaison n'aboutisse pas[...]. Il faudra être très large et céder gratuitement bâtiments et matériel, ce qui permettrait de leur donner pied dans le pays et [...] de commencer vite à réaliser des bénéfices qui attireraient d'autres capitaux. *Ce ne serait pas là le moindre résultat des compagnies de colonisation* et nous devons tout faire pour que les premiers capitaux soient sûrs de réaliser vite un bénéfice... devrait-on faire quelques sacrifices pour cela. »<sup>100</sup>

79 Brazza recommanda au Ministre Marius-Célestin Daumas, un des plus anciens commerçants de la colonie « qui avait rendu dans ces contrées les mêmes services que M. Verdier à la Côte d'Ivoire »<sup>101</sup>. Daumas se contenta prudemment de solliciter, dans la région côtière et dans l'Ogooué, trois lots dont la superficie totale n'excédait pas 360 000 ha.

Le premier sur la rive gauche de l'Ogooué, face au confluent de l'Ivindo (35 km × 20 km) ;



Le second chez les Adouma, à 10 km en amont de la rivière Lolo (100 km × 20 km) ;

Le troisième chez les Ossyeba, sur la rive gauche de l'Ivindo, depuis la rivière Liboumi jusqu'à son confluent avec l'Ogooué (90 km × 10 km).

- 80 Il prenait également soin de réserver à l'État la libre disposition d'une bande de 1 km de large en bordure du fleuve<sup>102</sup>. Il souhaitait seulement, « en demandant des concessions ou locations pour *essais* de culture, d'exploitations forestières, recherches minières, etc., accaparer, pour le moment, une bonne partie du commerce du Haut-Ogooué, et au préjudice des maisons étrangères »<sup>103</sup>.
- 81 En réponse, le 30 octobre 1893, Delcassé, Sous-Secrétaire d'État aux Colonies, saisit l'occasion offerte de réaliser une partie du programme du Parti Colonial ; sur le conseil de Brazza, il offrit à Daumas pour trente ans la concession et le monopole commercial d'un vaste trapèze dans le bassin supérieur de l'Ogooué : 11 millions d'hectares de forêt (quatre fois la Belgique) et 700 km de fleuve<sup>104</sup>.
- 82 Une condition était imposée : substituer à la maison Daumas une société nouvelle indépendante de son ancienne raison sociale ; mais le négociant mourut en mai 1894. L'idée fut reprise par ses héritiers et son successeur Médard Béraud ; le 15 décembre 1894, il constitua la Société Commerciale Industrielle et Agricole du Haut-Ogooué au capital de 2 millions réparti en 4 000 actions de 500 frs ; 2 000 actions étaient attribuées à l'ancienne Société Daumas, en liquidation, en représentation de ses apports<sup>105</sup> ; 2 000 actions étaient mises en souscription, un quart payable immédiatement, le deuxième quart dans un délai de trois mois, le reste ultérieurement, ce qui réduisait le capital disponible en espèces à 500 000 frs<sup>106</sup>.

- 83 Les premiers administrateurs furent, à titre exceptionnel, désignés par le décret de concession : Édouard Muller, de la banque Henrotte et Fils (banque de la Société), présidait le Conseil d'administration<sup>107</sup> ; il était assisté de E. Honoré, ancien Commissaire général de la Marine qui représentait les intérêts de Dunkerque, et de Amédée Prince, Vice-président de la Chambre des négociants-commissaires ; le chef incontesté de la Société restait Médard Béraud, membre du Conseil Supérieur des Colonies ; le directeur de la S.H.O. fut son neveu, Paul Béraud, appelé au Conseil à partir de 1903.
- 84 La création de cette véritable compagnie à charte qui devançait le projet de loi sur les sociétés concessionnaires, en sommeil depuis 1891, suscita notamment à Ndjolé, poste de l'Ogooué voisin de la concession, l'inquiétude et les protestations de concurrents moins heureux : G. Monthaye (de Dunkerque), J.J. Boggio et C<sup>ie</sup> (à Ndjolé et Libreville), et surtout Gazengel (planteur à Ndjolé). Ils confièrent la défense de leurs intérêts à leur mandataire W. Guynet, élu au Conseil Supérieur des Colonies à partir de 1897. Guynet publia en 1895 un violent réquisitoire contre le monopole accordé à la S.H.O.<sup>108</sup> Son action énergique fit découvrir incidemment au Parlement, avec deux années de retard, la mesure prise par Delcassé. Emboîtant le pas à la campagne déclenchée au Congo, radicaux et socialistes, parmi lesquels Rouanet et Jaurès, dénoncèrent le caractère clandestin de cette décision. Ce faisant, ils firent le jeu des colons, dont les plus virulents devinrent, à peine trois ans plus tard, les grands bénéficiaires du système concessionnaire : William Guynet lui-même fut bientôt administrateur d'une bonne demi-douzaine de Sociétés et devint pour vingt ans le pilier du régime. Néanmoins, sur le moment, le Gouvernement dut reculer, et négocier avec Daumas une seconde convention. Chautemps,

le nouveau Ministre des Colonies, s'était en effet avisé du caractère exorbitant de certaines attributions de la Société à qui l'État déléguait ses droits régaliens de police et de protection ; la clause avait pourtant été insérée à la demande expresse du Lieutenant-gouverneur de Chavannes<sup>109</sup> qui, pour éviter, face aux Noirs, la dispersion des pouvoirs entre administrateurs et commerçants, suggérait de les rassembler dans la même main, s'inspirant en cela du dangereux système instauré par Léopold dans l'État Indépendant<sup>110</sup>.

85 Brazza estimait, pour sa part, que le libéralisme économique conduirait le Congo à la ruine ; de tempérament conservateur, il était obsédé par l'idée qu'un régime de libre concurrence entraînerait, par de fatales surenchères, l'anarchie des prix, mais ne fut jamais effleuré avant qu'il ne fût trop tard par la pensée qu'un système de monopole incontrôlé risquait d'opprimer abusivement les Noirs et d'aboutir, par des voies opposées, à une égale paralysie de la vie économique :

« Il n'y a que le système des grandes concessions qui pourra produire quelque chose d'utile et de durable dans la région du Haut-Ogooué, affirmait-il en 1896, car du jour où tout le monde aura le droit de s'établir en amont de N'Djolé, l'anarchie la plus complète règnera partout, entretenue par la concurrence des maisons rivales dont chaque agent, voulant accaparer la plus grande partie des produits, soutiendra les indigènes qui leur en fourniront, sans se préoccuper par quels moyens. »<sup>111</sup>

86 L'aveuglement de l'explorateur, incontestablement honnête par ailleurs, s'explique évidemment par sa formation, son milieu et les préjugés de son temps où, inconsciemment ou non, la plupart des Blancs, sinon leur totalité, refusaient aux Noirs la reconnaissance de leur dignité d'homme. Aussi la découverte, en 1905, des abus du système concessionnaire

fut-elle pour lui un choc et une révélation. Mais en 1895, persuadé que le calme règnerait à la seule condition d'éliminer la concurrence, Brazza « se faisait fort avec une seule maison dans le Haut-Ogooué de maintenir l'ordre très facilement » ; il s'employa donc à réconcilier l'État et la S.H.O.

87 La Société s'était entre-temps pourvue auprès du Conseil d'État qui se prononça, le 27 février 1897, en sa faveur ; il ne restait plus à Lebon, nouveau Ministre des Colonies, qu'à « entrer en conciliation pour réviser certains statuts »<sup>112</sup> : l'avenant du 8 juin 1897 accordait à la Société, en compensation du préjudice causé par le retrait momentané de ses privilèges, la cession de 400 000 ha en toute propriété, à choisir à l'expiration de la concession ; en revanche, elle renonçait à son droit de police, bien qu'elle pût détenir 100 fusils à tir rapide et leurs munitions ; enfin, contre la remise de 50 % des droits de sortie pendant 15 ans, elle s'engageait à exécuter des travaux publics d'intérêt général (routes) à raison de 100 000 frs par an ; elle recevait en échange le privilège des transports et le droit exclusif d'engager pirogues, piroguiers et porteurs.

88 Ainsi rétablie dans tous ses droits, la S.H.O. entra en activité en 1897. La première et la plus vaste des sociétés concessionnaires, elle fut aussi la mieux dotée : maîtresse absolue chez elle, elle ne fut astreinte ni au respect de « réserves indigènes », ni à l'obligation contrôlée de redevance et de plantations déterminées, comme le spécifièrent les cahiers des charges à partir de 1898. Jalousée et bientôt imitée, elle contribua puissamment à développer au Congo une forme nouvelle et exclusive de commerce monopolisé qui se substitua rapidement aux anciennes méthodes des traitants, intermédiaires autrefois imposés

entre les populations de l'intérieur et les comptoirs de la côte, personnages souvent impudents ou véreux contre lesquels Brazza s'était opiniâtement élevé<sup>113</sup>.

## 6. L'influence de Brazza

- 89 En dépit de ses efforts inlassables, Brazza réussit donc tardivement et incomplètement à entraîner au Congo le grand capital français : abandon du Crédit Foncier dès 1889, rejet de la N.A.H.V. en 1898, déboires de la Société Le Châtelier finalement reprise par les Belges en 1899, les échecs se succédèrent jusqu'à la fin du siècle. Pourtant Brazza, explorateur audacieux et longtemps isolé, grand seigneur désinvolte qui sacrifia au Congo sa vie et sa fortune, fonctionnaire intègre – même s'il abandonna en triste état les finances de la colonie par incurie administrative –, nationaliste enfin fervent et chimérique, qui voulut plier à ses rêveries des réalités économiques qu'il n'était pas toujours en état de comprendre, exerça sur le Congo français une influence considérable : en favorisant la formation de la Société du Haut-Ogooué, il sut dès 1894 amorcer une orientation nouvelle de l'exploitation coloniale.
- 90 Son ascendant ne fut sans doute pas toujours bénéfique, car il fut à l'origine des illusions entretenues en A.E.F. sur « sa richesse en hommes et son avenir économique... idées fausses qui ont fait tant de mal »<sup>114</sup>. Mais là encore, ce fut un pionnier : il voulut l'un des premiers dépasser le cadre militaire quelque peu limité auquel le rendait traditionnellement apte sa formation d'officier de Marine, pour concevoir le dessein de muer une conquête politique en domination économique.
- 91 L'entreprise était prématurée : avant 1898, l'intérieur du Congo restait à peu près vierge et ses ressources inconnues ;

entre les mains de maisons de commerce peu nombreuses, étroitement spécialisées, étrangères de surcroît, le commerce de traite portait exclusivement sur des produits de chasse et de cueillette : l'ivoire et le caoutchouc ; or l'ivoire s'épuisait et le caoutchouc, dont le boom prodigieux fut lié au développement du pneumatique, fut jusqu'en 1895 victorieusement concurrencé par celui du Brésil. Quant au bois d'okoumé, on ne soupçonnait pas même encore sa richesse : lorsqu'en 1893, sur les instances du Lieutenant-gouverneur de Chavannes, Daumas consentit à expédier en France un premier lot de quelques tonnes, les marchands du Havre, orientés vers les bois du nord et du Canada, se liguerent contre lui. La cargaison invendue resta en souffrance sur le quai et le commerce en France s'en trouva retardé de dix ans.

92 Certes, loin de boudier la conquête d'un empire, la France s'était empressée de défendre sa part de Congo ; mais l'impérialisme économique, longtemps balbutiant, l'emporta tardivement sur l'impérialisme politique qui, soucieux de prouver au monde le dynamisme français, agissait au nom d'un prestige national chatouilleux et plus jaloux du traditionnel rival britannique que du voisin belge dont pendant longtemps on ne crut pas au sérieux de l'aventure. D'ailleurs, les agents, les espions, les subsides du roi étaient aux aguets ; les capitalistes français étaient assurément plus sensibles aux arguments de Léopold et à la puissance des groupes de pression qu'il avait suscités qu'aux rêves imprécis de Brazza. A l'origine, nul concept économique ne paraît donc avoir présidé à l'occupation du Congo : vis-à-vis des autres puissances, le retard est flagrant ; la France, qui sortait à peine des convulsions nationalistes où l'avaient plongée le marasme financier et la crise boulangiste (1885-1889), n'avait

pas encore vraiment assimilé les principes énoncés par les expansionnistes : à l'inverse de l'Angleterre, les formules avaient précédé les actes<sup>115</sup>.

- 93 En fut-il autrement lors de la conquête du Dahomey ? Ou plus encore, lors de la marche vers le Soudan ? Il ne semble pas. Il serait évidemment souhaitable de confronter aux mobiles de l'intervention en Afrique noire les causes de l'occupation de l'Indochine ou de l'Afrique du Nord : dans la première phase de l'expansion coloniale, le manque d'initiative du capitalisme français procédait-il de l'inertie des milieux économiques ? ou bien ceux-ci pressentaient-ils le dénuement du pays convoité, la recherche du profit maximum les incitant à s'orienter différemment ?
- 94 Un fait reste acquis : l'absence au Congo, avant 1898, de doctrine économique cohérente et l'indifférence durable des intérêts français, qui refusèrent longtemps de miser sur les richesses et l'avenir d'un pays auquel ils ne croyaient guère tout en applaudissant aux exploits des pionniers. Grand précurseur, Brazza agit seul : malgré les lacunes et les défauts de ses conceptions économiques, malgré son ignorance des mécanismes et des lois du capitalisme colonial naissant, enfin malgré son peu de relations avec le monde du négoce et de la banque sur lequel il ne disposait d'aucun moyen de pression, il joua un rôle déterminant dans cette période incertaine mais décisive de la formation du Congo français.

### **III. LA FONDATION DES COMPAGNIES. SES CAUSES IMMÉDIATES**

- 95 Confronté au mauvais vouloir antérieur des parlementaires, à l'inertie des milieux d'affaires contre laquelle s'étaient épuisés les efforts de Brazza, le retournement de la fin du siècle apparaît spectaculaire. En 1889 en effet, le partage du Congo

entre quarante énormes sociétés concessionnaires ne souleva apparemment plus aucune objection. Cette évolution de la politique coloniale procède de deux causes majeures :

D'une part, la révélation de la situation dramatique des finances de la colonie ;

D'autre part, l'essor inattendu de l'État Indépendant du Congo.

- 96 Les deux courants jusqu'alors opposés se trouvèrent soudain d'accord, mais toujours pour le même motif : *la colonie ne doit rien coûter à la métropole*. Or, le déficit s'aggravait : pour tenter de le combler, le Ministre des Finances allait devoir demander, en 1901, 2,2 millions de crédits supplémentaires<sup>116</sup>.
- 97 Brazza, revenu en France depuis 1897, fut révoqué l'année suivante, accusé de coupables négligences budgétaires. Ce n'était pas inexact ; mais il était surtout le bouc émissaire d'une politique économique et financière non viable. La subvention allouée au Congo avait toujours été dérisoire : de 60 000 frs vers 1880, lorsque les possessions françaises se limitaient à Libreville, elle n'excéda guère le million à partir de 1886 ; à l'origine, la faute en incombait partiellement au Commissaire général lui-même, qui dans son enthousiasme de découvreur s'était publiquement vanté de mettre en valeur à ce prix le bassin du grand fleuve<sup>117</sup>. Les partisans de l'économie restaient majoritaires : ils s'apprêtaient même à obtenir, en 1900, la loi de finances sur l'autonomie budgétaire des possessions d'outre-mer, pour obliger les colonies, privées du secours de la métropole, à vivre sur leurs propres ressources.
- 98 Le Congo était manifestement incapable de subvenir à ses besoins. Le budget était dévoré par les expéditions militaires



vers le Tchad ; on ne disposait, pour pénétrer dans une forêt presque entièrement inexplorée, d'autre moyen de transport que des fleuves malaisés, entrecoupés de rapides. Comment ce pays sous-peuplé et dont les habitants, à l'exception des Mpongwé ou des Loango de la côte, ignoraient l'usage du numéraire, eût-il pu se suffire à lui-même ? L'unique source de revenu provenait des droits de douane ; mais la liberté des exportations était garantie dans le Bassin conventionnel du Congo. Qui plus est, le mouvement commercial demeurerait très faible : moins de 10 millions de francs en 1896, à peine le 1/3 de l'État Indépendant qui pourtant avec 31 millions démarrait à peine, puisqu'il passait déjà à 41 millions l'année suivante.

99 La mise en valeur du pays exigeait des investissements considérables en hommes, en argent, en travaux d'infrastructure de toutes sortes : pistes, voies ferrées, aménagements fluviaux. Puisque le Gouvernement refusait de s'engager dans cette voie, il ne restait plus d'autre solution que de suivre celle indiquée par Brazza en confiant le pays aux hommes d'affaires, à charge pour eux de faire, à leurs frais, l'effort nécessaire. Au moins serait-on assuré, si pertes il y avait, qu'elles ne seraient plus assumées par l'État.

100 Or l'expérience du Congo de Léopold semblait tout à coup garantir le succès de l'entreprise. L'exportation du caoutchouc y accusait une montée en flèche : 100 t seulement en 1890, 500 t en 1895, déjà 1 300 t en 1896, 2 000 t en 1898. Bientôt 6 000 t en 1901, plus du dixième de la production mondiale, grâce à l'achèvement de la voie ferrée Matadi-Léopoldville (1890-1898). Ces progrès face au marasme du Congo français, les expansionnistes eurent beau jeu de les attribuer au système d'exploitation : celui du monopole des produits riches, l'ivoire et le caoutchouc. Le roi en fut le grand

bénéficiaire, puisqu'il s'était proclamé propriétaire de toutes les « terres vacantes » (Domaine privé), mais des sociétés privées avaient également reçu de vastes territoires d'où elles commençaient à tirer des bénéfices considérables (Domaine concédé). C'est en 1886 que s'était constituée la première société belge, la C<sup>ie</sup> pour le Commerce et l'Industrie qui, sous l'impulsion du colonel Thys, avait eu grand-peine à rassembler, à force de conférences entreprises dans les principales villes du pays, le million nécessaire à sa constitution. En 1900, à peine quatorze ans plus tard, les Belges avaient établi au Congo plus de 65 sociétés commerciales, disposant d'un capital supérieur à 245 millions de francs. Les énormes bénéfices réalisés provoquèrent une plus-value considérable sur les valeurs coloniales. A cette époque, les principales sociétés titulaires de grandes concessions étaient la Société Anversoise du Commerce au Congo sur la rive droite du fleuve, l'Anglo-Belgian Indian Rubber and Exploration C<sup>o</sup> (Abir) sur la rive gauche, toutes deux fondées en 1892, la C<sup>ie</sup> du Lomani et la Société Équatoriale Congolaise Ikelemba, créée en 1898.

101 Le capital de l'Anversoise, de 400 000 frs à l'origine, avait été porté à 1 700 000 frs et divisé en 3 400 actions sans désignation de valeur. La société avait le droit exclusif d'exploiter tout le bassin de la Mongala entre le Haut-Congo et le Haut-Oubangui. Ses bénéfices nets, de 85 818frs en 1894, étaient passés d'un bond à 3 986 000 frs en 1898<sup>118</sup>. Les actions étaient alors cotées aux alentours de 12 000 frs<sup>119</sup>.

102 L'Abir, dont l'avoir était divisé en 2 000 parts, avait connu des résultats meilleurs encore. Ses exportations de caoutchouc étaient passées de 265 tonnes en 1896 à 415 tonnes en 1898 et 1 230 tonnes en 1900. Les actionnaires avaient reçu des dividendes en conséquence : 2 frs par part

jusqu'en 1 894,55 frs en 1895, 200 frs en 1896, 500 frs l'année suivante, puis 1 100 frs en 1898 et jusqu'à 2 100 frs en 1900. Les actions étaient alors cotées 19 600 frs<sup>120</sup>. Ces résultats avaient été obtenus avec un capital versé de 232 000 frs seulement : la Société était donc arrivée à réaliser, en 1900, avec un bénéfice net de près 5 de millions de francs, plus de vingt fois son capital versé, sans compter des amortissements considérables<sup>121</sup>.

103 On comprend l'enthousiasme des Français à vouloir faire de même.

104 Les demandes d'attribution de concessions affluèrent ; en quelques mois, le Ministère en enregistra cent dix-neuf. L'opposition était ralliée ; la seule voix qui s'élevât encore, celle des socialistes, fut muselée par l'impératif financier. Puisque la lenteur des débats à la Chambre condamnait, suivant le mot de Delcassé, le Congo à « l'inexploitation coloniale », on passa outre. Le Ministre Lebon prit sur lui, en 1898, de mettre la procédure en marche ; elle permit à ses successeurs, Trouillot, Decrais et Guillaïn, d'attribuer, par décret, entre mars 1899 et février 1900, quarante concessions qui dépecèrent le territoire. Le seul succès des radicaux fut d'obtenir le rejet de principe des compagnies à charte à droits régaliens. On parla dorénavant d'*entreprises de colonisation*, qui recevaient sur leurs énormes superficies des avantages exclusivement économiques, sous la forme du monopole d'exploitation des produits.

## Notes

1. Leroy-Beaulieu [39].

2. Discours de Beernaert, chef du Cabinet, 28 avr. 1885, *Annales Parlementaires*, Chambre, pp. 1029-1030, cité par Stengers, *Belgique et Congo : l'élaboration de la charte coloniale*, Bruxelles 1963, p. 27.

3. La Convention de juillet 1890 prévoyait le versement immédiat de 5 millions ; les vingt autres devaient suivre en dix annuités de 2 millions chacune, Stengers, *op. cit.*, p. 32.
4. *Le Bien Public* (journal catholique), 23 mars 1895.
5. A propos de l'influence d'Enfantin, des ingénieurs et des milieux bancaires internationaux Saint-Simoniens sur les études consacrées au canal de Suez jusqu'en 1855 (date de leur rupture avec Ferdinand de Lesseps), voir G. Taboulet, « Aux origines du canal de Suez. Le conflit entre F. de Lesseps et les Saint-Simoniens », *Revue Historique*, t. CCXL, juil.-sept. 1968, pp. 89-114.
6. Coquery-Vidrovitch [80].
7. L. G. Binger, *Les routes commerciales du Soudan occidental*, Paris, 1886, et *Du Niger au Golfe de Guinée par le pays de Kong et le Mossi*, Paris, 1892, 2 vol.
8. 17 juin 1891.
9. O. de Sanderval, *De l'Atlantique au Niger par le Foutah-Djalon*, Paris, 1883, 312 p.
10. Brunschwig [23].
11. Brunschwig [20], p. 101.
12. Cf. Pauliat [195].
13. Frankel [32], p. 21.
14. Une bonne description des activités précoces des compagnies à charte britanniques est donnée dans l'article de W. B. Duffied, *Encyclopaedia Britannica*, vol. XXVI, 10<sup>e</sup> éd.
15. Brunschwig [24].
16. La D.O.A.G. à charte élimina Peters au profit de Vohsen dès 1888. La D.S.W.A.G., qui n'avait pas de charte, échoua dès 1886. Mary Evelyn Townsend, *The Rise and Fall of Germany's Colonial Empire*, New York, Macmillan, 1930, et surtout H. Brunschwig, *L'expansion allemande outre-mer du XV<sup>e</sup> siècle à nos Jours*, Paris, P.U.F., 1957, 208 p.
17. Duliron, Chargé d'Affaires de France à Berlin, au Ministre des Affaires étrangères, Berlin, 26 août 1900, Conc., XIV-A.
18. Consul général de France à Hambourg à A.E., Hambourg, 6 déc.

1899, *ibid.* ; et H. Stoecker (dir.), *Kamerun unter Deutscher Kolonialherrschaft*, t. II, Berlin, 1968, 272 p.

19. En 1913, les planteurs du Mont Cameroun possédaient 115 147 ha, dont 28 225 en exploitation. Michel [262 bis].

20. [197].

21. Jaugeon [173], p. 355.

22. Rouget [115], pp. 494-504.

23. Pauliat [194].

24. M.C. Lebon, *Débats à la Chambre*, 9 févr. 1898. Cité par Jaugeon [173], p. 363.

25. Sur le détail de la politique « pré-concessionnaire » de Brazza, voir Coquery-Vidrovitch [155].

26. Stengers, *op. cit.*, pp. 21-25.

27. A.E. à Brazza, chargé de la Mission de l'Ouest Africain, *Instructions*, févr. 1883, BB4 1941. A rapprocher des Instructions de Cordier, capitaine du *Sagittaire*, Paris, 14 janv. 1883, S.O.M., G.C., III-6(b) : « Soyez toujours préoccupé de cette idée que la question du Congo, qui grossira démesurément à vos yeux dans le milieu éloigné où vous serez appelé à vivre, n'est pas la seule importante pour notre pays. »

28. Brazza à M.C., déc. 1883, BB4-1940.

29. Souligné par nous.

30. Brazza à I.P., *Rapport économique*, Madiville, 20 mai 1885, S.O.M., Mission 38.

31. Brazza à I.P., *Rapport général*, Madiville, mai 1885, *ibid.*

32. *Note sur les voies de communication du Congo français et de l'État Libre du Congo*, s.d. (fin 1889 ?), S.O.M., G.C., XII-19(a).

33. Traités du 10 sept, et du 3 oct. 1880 conclus au Stanley-Pool par Brazza, 2<sup>e</sup> Mission. Brunschwig [22], p. 147.

34. Note sur la Mission de l'Ouest Africain, Paris, 5 avr. 1884, S.O.M., G.C., III-6(b).

35. « Les Okanda ont porté jusqu'à 130 kg et en moyenne 120. » Le prix de revient du transport était officiellement de 2 000 frs la tonne à

Franceville ; Brazza l'estimait en fait à moins de 600 frs (solde des payeurs, vivres de route, marchandises et frais d'usure des pirogues compris) : Brazza à Chavannes, Soleschiano, 7 oct. 1889, B.N. 12807.

36. Brazza à Chavannes, *ibid.* La charge d'un homme avoisinait 30 à 35 kg ; celle de 2 hommes dépassait 50 kg ; 4 hommes portaient 100 kg et davantage.

37. Ch. de Chavannes, *Avec Brazza*, Paris, 1935, p. 326. En 1888, Brazza prévoyait le passage par l'Ogooué de 1 500 à 2 000 charges de 30 kg. Brazza à Chavannes, Franceville, 5 août 1887, B.N. 12807.

38. Chavannes, *op. cit.*, p. 326.

39. Portage de Léopoldville à Manyanga, pirogues de Manyanga à Issanghila, portage d'Issanghila à Vivi jusqu'où remontaient les bateaux à vapeur.

40. Brazza à Chavannes, Paris, 2 nov. 1886 : « Jacob est un ingénieur des Chemins de Fer à qui je veux faire étudier la route de Brazzaville à Manyanga, et voire même à Vivi [...] ; avec Cholet [...] ils devraient aller rapidement à Brazzaville par Loango et de là redescendre tranquillement vers Manyanga. » B.N. 12807.

41. Tous les rapports contemporains (notamment ceux des officiers de la Division navale ; soulignaient les dépenses excessives de Stanley et de l'A.I.A. dont ils prédisaient la faillite prochaine.

42. Merlier [185], p. 21.

43. Brazza au Sous-Secr. d'État, 13 déc. 1888, S.O.M., G., VI-15.

44. *Ibid.*

45. Renseignements demandés par le Crédit Foncier, s.d. (vers 1889), S.O.M., G.C., XII-19.

46. *Note sur les voies de communication du Congo français...*, *op. cit.*

47. Brazza à Chavannes, Soleschiano, 7 oct. 1889, B.N. 12807.

48. Brazza à Christophle, S.O.M., G., XII-19.

49. Christophle à Brazza, 21 avr. 1889, *ibid.*

50. Brazza au Sous-Secr. d'État, 29 avr. 1889, *ibid.*

51. Sous-Secr. d'État à Christophle, 4 mai 1889, *ibid.*

52. Convention approuvée par décret le 25 janv. 1890, *ibid.*
53. Texte de la Convention et décret d'approbation, *ibid.*
54. Chavannes [74], p. 209.
55. Brazza à Chavannes, Soleschiano, 7 oct. 1889, B.N. 12807.
56. Le 31 juil. 1889, Merlier [185], p. 21.
57. Rapport au Sous-Secr. d'État, 25 sept. 1892, S.O.M., G., XII-23.
58. *Ibid.*
59. Brazza l'avait engagé comme secrétaire à la veille de la Mission de l'Ouest Africain (1883-85) ; il organisa notamment le poste de Brazzaville ; nommé Résident dans le Bas-Congo et le Niari de 1886 à 1889, il devint Lieutenant-gouverneur à Libreville à partir de 1889.
60. Il écrivit à la fin du siècle un ouvrage qui fit autorité, *L'Islam dans l'Afrique occidentale*, Paris, 1899, 376 p., et occupa à partir de 1903 la chaire de Sociologie musulmane au Collège de France.
61. Le Châtelier à Chavannes, Porto-Novo, 5 sept. 1892, B.N. 2483.
62. Chavannes [74], p. 311.
63. Le Châtelier à Chavannes, Loango, 17 oct. 1892, B.N. 2483.
64. Convention en 3 titres et 25 chapitres, approuvée le 11 févr. par le Conseil d'administration de la colonie. *B.O.C.*, 22 avr. 1893, p. 333.
65. Sous-Secr. d'État Delcassé à Le Châtelier, 19 juin 1893 (réponse à la lettre du 14 juin 1893), B.N. 2483.
66. Brazza à Chavannes, 22 sept. 1893, B.N. 12807.
67. Le Châtelier à Chavannes, 5 févr. 1895, B.N. 2483. Brazza expliquait à Chavannes son attitude envers Le Châtelier : « Prévenez-le que je suis tout entier à sa disposition, mais je le répète, mon fusil n'a qu'un coup, il faut que le coup porte et règle la question. »
68. Le Châtelier au Sous-Secr. d'État aux Colonies, 14 juin 1898, *ibid.*
69. Le Châtelier à Chavannes, 29 janv. et 5 févr. 1895, *ibid.*
70. Celui-ci, engagé par Brazza de 1886 à 1890, avait procédé aux premiers relevés de terrain.
71. La mission comportait une section géologique, une section topographique sous la direction du capitaine de génie Cornille, une

section botanique sous celle de Lecomte, docteur es Sciences naturelles, agrégé de l'université, expert près la Chambre de Commerce pour les textiles. Le Châtelier à Chavannes, Paris, 20 juin 1893, et Kakamoeka, 3 déc. 1893, B.N. 2483.

72. Le Châtelier à Chavannes, Kakamoeka, 3 déc. 1893, *ibid.*

73. Le Châtelier à Chavannes, Paris, 11 juin 1894 et 17 sept. 1894, *ibid.* Le concurrent redouté par Le Châtelier au Setté-Cama était Izambert, qui proposait en 1894 d'y « créer des plantations de canne à sucre et une grande raffinerie ». Le Châtelier obtint le 30 juillet 1894 la concession du Fernan-Vaz (*B.O.C.*, pp. 576-577), mais elle lui fut reprise pour passer finalement aux mains d'Izambert (décret du 26 mai 1899) qui créa la C<sup>ie</sup> Coloniale du Fernan-Vaz au capital de 1,5 million.

74. Convention ratifiée par décret le 17 juil. 1897 (*B.O.C.*, p. 570). Tarif : charge de 30 kg : 5 frs de Loango à Kakamoeka, 2,50 frs du Bas-Kouilou à Kakamoeka, 40 frs de Kakamoeka à Kimbedi. Passage gratuit pour les agents de l'Administration. Les tarifs applicables aux particuliers étaient laissés au gré de la Société. La colonie faisait à la Société l'avance du fonds d'exploitation, sur la base de 80 000 frs par an.

75. Martins dans le bas Kouilou. Domino Parks sur la rive droite, de N'Gotou à Kakamoeka, la N.A.H.V. un peu partout (Chibéba, Mayumba, Toumba, Kakamoeka), Lecouvreur et Destéphen à Kakamoeka (Le Châtelier à Chavannes, Kakamoeka, 3 déc. 1893, B.N. 2483).

76. Sur la méconnaissance du sens africain de la terre par les colonisateurs, voir R. Delavignette, *Études Maghrébines – Mélanges Ch. A. Julien*, Paris, 1964, pp. 1-12 : « Décalage entre la colonisation et la connaissance ».

77. Décret du 30 juil. 1894 approuvant l'arrêté local du 7 mai 1894 (*B.O.C.*, p. 570 sq.) : concessions dans la région de Loango, Kouilou, Konkouati, Mayumba et Nyanga. Décret de 1897 approuvant la convention du 5 juin 1897 portant concession à la S.E.C.F. de divers territoires sur les rives du Niari, en échange des précédentes concessions qui faisaient retour à la colonie (*B. O.C.*, p. 593).

78. « J'ai été très heureux de témoigner au Congo français, comme je l'ai fait, une sympathie pour l'œuvre et pour ses créateurs. Mais j'éprouve une certaine lassitude à pourfendre, isolé, des moulins à vent, pas pour moi – et à entendre appeler cela 'une affaire'. » Le Châtelier à Chavannes,



Paris, 5 févr. 1895, B.N. 2483.

79. Le Châtelier à Chavannes, Versailles, 6 mai 1897, *ibid.*

80. « Gens notoirement véreux... qui n'ont cessé depuis 3 ans de le [Brazza] traiter de tout ce que vous savez, qui le combattent par tous les moyens. » Le Châtelier à Chavannes, 6 mai 1897, *ibid.* Percher était un journaliste qui, sous le nom de plume de Harry Alis, était l'un des animateurs du Comité de l'Afrique Française.

81. « J'ai appris ces jours-ci par une personnalité aussi sûre qu'indiscutable que Buneau-Varilla, directeur du *Matin*, était venu vers la fin de février lui [Harry Alis] parler du Congo Belge et lui avait dit entre autres que si la Société d'Études avait voulu se laisser acheter, on l'aurait payée ce qu'elle aurait voulu. » Le Châtelier à Chavannes, Paris, mars 1895, *ibid.*

82. Le Châtelier à Chavannes, Versailles, 17 janv. 1899, *ibid.* La C<sup>ie</sup> Propriétaire du Kouilou-Niari fut constituée en juillet 1899.

83. Nieuwe Afrikaansche Handels Vennootschap (Rotterdam).

84. Brazza à Chavannes, Paris, 20 oct. 1895, à propos de Revel, ami de Chavannes : « Ce qu'il me dit d'une Compagnie pour le Congo me ravit ; s'il voulait s'occuper de Brazzaville et du Congo en amont, il y aurait quelque chose à faire, car la Colonie va être obligée de dépenser 150 000 frs par an au moins pour les transports de matériel et de personnel entre Brazzaville et l'Oubangui et la Sangha. » B.N. 12807.

85. Brazza à Lippmann, Directeur de l'Intérieur, Lieutenant-gouverneur *p.i.*, Brazzaville, 3 sept. 1893, *ibid.*

86. Il avait succédé en 1894 à Ch. de Chavannes.

87. Brazza à M.C., télégramme, Libreville, 27 juin 1896. Droit de préemption sur la flottille de la N.A.H.V., réservé jusqu'en décembre 1896, S.O.M., G.C., XII-23bis.

88. *Situation de la N.A.H.V.*, Note de A. Dolisie pour le Ministre, Paris, 12 nov. 1896, *ibid.*

89. Maison Daumas-Béraud.

90. Souligné par nous.

91. Brazza à Chavannes, Brazzaville, 22 sept. 1893, B.N. 12807.

92. 1896 et 1897, S.O.M., G.C., XII-23bis.

93. Le tarif des transports était évalué à 200 frs par Européen et 50 frs par indigène (la moitié au retour). Projet adressé par les directeurs de la N.A.H.V. au Consul de France à Rotterdam, 19 janv. 1897. Modifications acceptées par les directeurs de la N.A.H.V., juil. 1897. Lettre de Brazza, Paris, 19 août 1897, et réponse de la N.A.H.V., 10 sept. 1897, *ibid.*

94. C.G. de Lamothe à M.C., Paris, 14 oct. 1898, *ibid.*

95. 7 avr. 1898, *ibid.*

96. Les actions étant libérées de 50 % à la constitution de la Société.

97. Philippi à M.C., 27 avr. 1898. Réponse de Binger, directeur des Affaires d'Afrique, 17 mai 1898, Philippi à M.C., 14 oct. 1898, *ibid.*

98. Lamothe à M.C., Paris, 13 nov. 1898, *ibid.* Sur le détail des négociations avec la N.A.H.V., voir Coquery-Vidrovitch [155].

99. En cédant à la S.A.B. ses établissements du bas Congo.

100. Souligné par nous. Brazza à Chavannes, Bania, 5 déc. 1892, B.N. 12807.

101. Delcassé, Chambre des Députés, 2 mars 1895. L'origine était la maison Lasnier-Daumas-Lartigue et C<sup>ie</sup>, constituée en 1866 avec un capital de un million de francs, et d'abord établie au Dahomey où Médard Béraud avait représenté, à Ouidah, la maison Régis de Marseille de 1860 à 1866 tout en faisant fonction d'agent consulaire. Momentanément désorganisée en 1876 par la mort de Lartigue, la maison avait successivement adopté comme raison sociale Daumas-Béraud et C<sup>ie</sup> en 1879, puis Daumas et C<sup>ie</sup> en 1890. Médard Béraud fut co-gérant de 1879 à 1890, associé et commanditaire de 1890 à 1894, puis liquidateur à la mort de Daumas en 1894. C. Coquery-Vidrovitch, « Le blocus de Whydah », *C.E.A.*, II, 7, 1962, p. 387, et « Les idées économiques de Brazza » [155].

102. Demande de concession, 6 févr. 1893, Conc., L(1).

103. Daumas à Timon, 9 févr. 1893, *ibid.*

104. Convention ratifiée par décret le 17 nov. 1893.

105. Essentiellement magasins et stocks du Gabon.

106. En sus de ses apports, Médard Béraud souscrivit 400 actions. Parmi

les 78 actionnaires, on remarquait 10 maisons de Londres, Liverpool et Manchester (125 actions au total), et Mizon (10 actions).

107. La banque Henrotte et Muller fit faillite en 1912.

108. [169] et [170].

109. Brazza à Daumas, 12 févr. 1893, Note de Chavannes, Parmilieu, 27 juil. 1893, Conc., L(1).

110. Sur les vices inhérents au système congolais, voir Stengers, *op. cit.*, p. 66.

111. Élie Chaussée, agent général de la S.H.O. en Afrique, à Daumas (citant Brazza), 16 déc. 1896, *ibid.*

112. *Ibid.*

113. *Rapport sur l'avenir commercial de l'Ogooué*, Madiville, mai 1885, Mission 38.

114. R. Pasquier, « Chronique de l'histoire d'Outre-Mer. L'Afrique Noire d'expression française », *R.F.H.O.M.*, 1963, L, n° 178, p. 78.

115. Sur le contenu nationaliste et « chauvin » de l'impérialisme colonial français, voir Brunschwig [21].

116. 2 209 600,74 frs, câblogramme de Decrais, M.C. au Gouverneur, Libreville, 19 juin 1901, Conc., XIV-B(2).

117. La loi du 11 août 1886 ouvrait pour la première fois, au titre du Congo français, un crédit extraordinaire de 836 454 frs. Chavannes [74], pp. 9 et 22.

118. Bénéfices nets de l'Anversoise (en francs) :

En 1893 (16 mois d'exploitation) 86 749

1894 85 818

1895 120 401

1896 120 697

1897 3 400 000

1898 3 896 832

*Mise en valeur du Congo français. Les grandes concessions. Sultanats du Haut-Oubangui*, Paris, Chaix, 1900, brochure de 14 p., Arch. Crédit Lyonnais.

119. De 12 150 à 13 000 frs en 1899, de 10 900 à 16 750 frs en 1900, de

8 000 à 3 500 frs seulement (cote du 20 oct.) en 1901. W. Friling et R. Pecher, *Tableau comparatif des sociétés coloniales belges au Congo. Années 1896 à 1901*, Anvers, C. de Cauwer, 1901, Conc. XIV-A.

120. *Mise en valeur du Congo français...*, *op. cit.*

121. Stengers, *op. cit.*, pp. 46-47.

© Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 2001

Terms of use: <http://www.openedition.org/6540>

This digital publication is the result of automatic optical character recognition.

### *Electronic reference of the chapter*

COQUERY-VIDROVITCH, Catherine. *Chapitre I. Les origines du régime concessionnaire en France et au Congo* In: *Le Congo au temps des grandes compagnies concessionnaires 1898-1930. Tome 1* [online]. Paris: Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 2001 (generated 06 septembre 2021). Available on the Internet: <<http://books.openedition.org/editionsehess/372>>. ISBN: 9782713225666. DOI: <https://doi.org/10.4000/books.editionsehess.372>.

### *Electronic reference of the book*

COQUERY-VIDROVITCH, Catherine. *Le Congo au temps des grandes compagnies concessionnaires 1898-1930. Tome 1*. New edition [online]. Paris: Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 2001 (generated 06 septembre 2021). Available on the Internet: <<http://books.openedition.org/editionsehess/359>>. ISBN: 9782713225666. DOI: <https://doi.org/10.4000/books.editionsehess.359>. Zotero compliant

## **Le Congo au temps des grandes compagnies concessionnaires 1898-1930. Tome 1**

Catherine Coquery-Vidrovitch

*This book is cited by*

Lassagne, Antoine. (2005) Exploitation forestière, développement durable et stratégies de pouvoir dans une forêt tropicale camerounaise. *Anthropologie et Sociétés*, 29. DOI: [10.7202/011740ar](https://doi.org/10.7202/011740ar)